

Groupe VAC : ESPACE AIR PASSION et CANOPEE

Il y a des projets non réalisés et que l'on n'oublie pas. Pour moi il s'agit du conservatoire « **Espace Air Passion** » créée à Angers en 1981. En Décembre 2006 je prévois avec un autre pilote de faire une courte navigation Aubigny-Angers et de visiter ce musée. Tout est prévu « nickel chrome » mais le brouillard solognot, fréquent en cette saison, fera annuler ce vol.

La vie professionnelle me faisant atterrir aux Ailes Lyonnaises, je garde cette idée pour plus tard jusqu'en Octobre 2016 ou la revue le Fana de l'aviation publie un article sur le **Conservatoire d'Aéronefs Non Opérationnels Préservés Et Exposés** situé sur la base militaire de Châteaudun. Pour moi c'est clair : si une telle distance est un peu trop « to much » pour un seul musée, elle ne l'est plus pour deux. La proposition est retenue dans L'agenda 2017 par le groupe VAC.

Patrick et moi commençons par le moins évident : se poser sur une base aérienne, fermée à la circulation de surcroit. Heureusement le Colonel Riccardi fait une intervention lors de notre assemblée générale. Je me tourne alors vers lui et les contacts sont pris avec les autorités compétentes d'Orléans dont Châteaudun dépend. Nous parviendrons, grâce au Capitaine Maupiler, les autorisations et procédures à suivre. Quand à Christophe Gallard de la CANOPEE, il aura la gentillesse d'oublier que nous ne sommes que quatre alors que le nombre minimum de visiteurs est de dix. Qu'ils en soient, tous les trois remerciés.

La visite à Angers sera plus facile. Nous réservons aussi à l'avance un hôtel, un guide sans oublier ...une table au restaurant « l'Envol ».

Malgré tous les efforts de communication déployés, ce voyage ne comprendra qu'un avion avec comme équipage (par ordre alphabétique) Bacci Franck, Chenut Robert, Lachouette Patrick et Masia Christian.

Je lâche les freins le 12 Juin à 9H00 local pour la première branche Bron –Montluçon Gueret. Rapidement, du fait des conditions climatiques, nous passons « on top » et très vite les trois Geeks équipés de tablettes m'accompagnant me démontrent par A + B que le GPS c'est bien mais qu'au niveau visibilité, la tablette c'est mieux, surtout quand des zones AZBA sont actives.



Nous re-fuelons comme prévu et c'est à Franck de faire la deuxième branche. Je constate alors que la tablette c'est bien mais que la porter pendant plus d'une heure pour permettre au pilote de la visualiser, c'est long ! Nous nous posons sans anicroche à Angers et dégustons une excellente cuisine.

Quelque pas plus loin nous entrons dans l'Espace Air Passion. Le musée est basé sur l'aéroport dans des locaux spécifiquement dédiés à faire connaître l'historique de l'aviation de tourisme et à la préservation et reconstitution

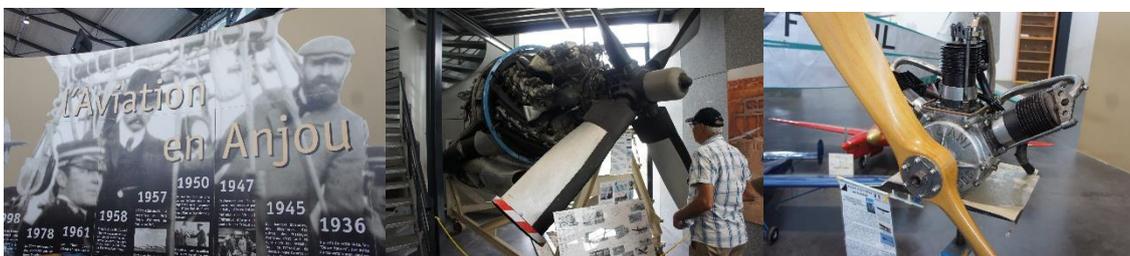
d'aéronefs. Quand en France les politiques locaux s'entendent avec des passionnés compétents, le résultat est merveilleux. C'est le cas à Angers.

Gilbert Huzeau, notre sympathique guide nous attend. Sa connaissance des avions alliée à un bon sens de l'humour fera merveille.



Le musée est intelligemment organisé. Il est possible de voir les avions du sol ou depuis les passerelles en hauteur. En outre, de nombreux planeurs et avions de faible poids sont suspendus. La visite se fait ainsi en trois dimensions. De plus nous sommes incités à aller au plus près des avions pour prendre des photos.

La visite commence par le plus gros moteur à pistons R4360 de Pratt & Whitney 28 cylindres 3500 chevaux. Le 3 cylindres Anzani qui a permis à Blériot de passer la manche apparaît bien petit à côté.



Nous retiendrons aussi le Payret Mauboussin X1 au bien petit moteur qui reliera Orly à Tananarive (10 930 km) en 12 jours et qui reviendra à son point de départ par l'Afrique de l'ouest. Tout y est sacrifié à la légèreté. Ainsi la structure du siège est en tube mais la garniture en osier : je n'ose imaginer l'état de l'arrière train du pilote à la fin de ce périple...



Le Moynet 360/6 Jupiter push pull dont la magnifique restauration (10 ans) est récompensée par le grand prix du patrimoine 2017.



Nous passerons devant des Caudrons, Minijet 200 B, Piel CO80 en carbone, pou du ciel, SNCAN NC856 « Norvige », planeurs etc... etc... La collection exposée est impressionnante.



Passant sous des planeurs nous arrivons devant l'hélicoptère RPH01 dont la magnifique construction a été commencée dans les années 70 pour se terminer en 2000. Faute de place dans l'appartement, l'appareil a été conçu monoplace.

Bien entendu Franck ne pourra s'empêcher de grimper dans le MS 505 d'observation (dessiné dans les années 30 pour l'armée allemande) et constatera que comme pour les arbres, la montée est plus facile que la descente.



A été reconstruit le planeur AVIA 152 a car le musée possède la liasse complète de plans.

Pour la même raison le musée a entrepris la restauration du bi-moteur Cessna Bobcat UC78 qui était utilisé pour la formation des pilotes américains de bombardier multi moteurs. La réfection des ailes a pris déjà 9 ans. Le réalisé est magnifique. Tout est collé. La cabine va suivre.



Nous visiterons le centre de documentions où sont scannés un maximum de brochures plans etc...

Enfin la directrice nous autorisera à entrer dans la réserve, véritable caverne d'Ali Baba. Imaginez une multitude de fuselages et ailes entreposés ainsi que des avions en état de vol (Emeraude, Gardan Minicab, Rallye etc...). Le responsable nous donne son opinion sur la culture de « certains ingénieurs qui font compliqué alors que la solution pourrait être bien plus simple. » Cela sent le vécu.



Ravis, nous remercions notre guide et nos hôtes et repartons à Angers en taxi.

Vous avez déjà compris, notre sujet de notre discussion restera unique pendant ces deux jours : « L'aviation de tourisme et toutes ses composantes » Notre hôtel situé en centre-ville s'avérera un peu « spartiate ». Que voulez-vous à 50€ la nuit!

Pendant le repas du soir, Christian nous montrera moult applications sur sa tablette et nous arriverons à la conclusion qu'au vu des modélisations météorologiques, il faudra être de retour à Bron avant 15H00 locale pour éviter la pluie et les orages.

Patrick décolle donc d'Angers pour Châteaudun avec une heure d'avance sur le planning initial. Outre le GPS, en place avant deux tablettes et un mobile. Bizarrement, nous ne nous sommes donc pas perdus et nous atterrissons à la BA279 de Châteaudun où sont entreposés un nombre conséquent d'avions de l'armée de l'air.

Au pied de la tour Christophe Gallard de CANOPEE nous rejoint. Après le passage à la police militaire nous entrons dans un hangar de 5000 m2. Le musée a été décidé en 2004 par le colonel Lauw de Loriston de Boubers « Montez moi un musée sans ligne de crédit ni de personnel affecté. » et inauguré en 2005.

La dimension aéronautique y est différente. Ont été préservés de la destruction des fleurons technologiques lors de leur conception.

Christophe Gallard maîtrise parfaitement son sujet et répond à toutes nos questions. Christian devant le biréacteur Vautour II n construit par la SNCASO s'exclame «Ca, c'est du costaud ! ».



Franck lui voudrait repartir avec des pièces détachées. « Et oui un train avant de Mirage IV dans le salon pour accompagner celui du Mirage IIIE dans la salle à manger, cela aurait une de ces gueules ! » Peut-être que le centrage arrière du DR400 en aurait pris un coup au retour ?

La saga des avions Marcel Dassault a été bien préservée : Ouragan, Mystère IVa, Mirage III sous toutes ses versions C, B, E, F, R, RD, Mirage V, Mirage F1 C et CT, Mirage 2000 C et B.



Manquent simplement le Mystère II et le SMB2. Toutefois, au vu de la richesse présentée, nous ne ferons pas la fine bouche.



Auparavant nous aurons vu le T33 T bird ainsi que le F 84 F de conception américaine.



Notre guide nous donne de nombreuses explications sur les types de réacteurs et leur fonctionnement, les armes embarquées (canons et missiles) et les radars.

Les avions d'entraînement ne sont pas oubliés Cap 10 B Epsilon, Tucano, CM170 Magister et Alphajet, ni ceux de liaison MS 760 Paris.



Voici venu la zone des voilures tournantes avec l'Écureuil et l'Alouette III. Patrick s'installe aux commandes, imité par Franck.

Nous arrivons au Mirage IV, cher au cœur de notre guide, et au Mirage 2000 C (pour moi le plus beau) dans une livrée spéciale « Tiger met » mettant particulièrement en évidence ses lignes fluides et épurées.



Chacun peut monter dans le cockpit du jaguar. A chaque fois je suis surpris par le peu de place disponible pour le pilote.



Mais la fin de la visite approche car nous devons quitter Châteaudun à 12H00.

Après une séance photo devant un Jaguar ayant été gravement atteint par un missile sol-air qui n'a pas explosé pendant la guerre du golfe, notre guide nous offre même un café avant le départ.

Nous le remercions chaleureusement pour sa gentillesse, sa patience et la clarté de ses explications. Rendez-vous prochainement à Bron ?

Patrick nous amène ensuite à Bourges où, tout comme à Angers, nous re-fuelons.

C'est au tour de Christian de prendre les commandes. Du fait des prévisions météo, il nous a concocté une navigation sécurisée. Régulièrement nous passerons près de terrains où nous pourrons nous poser en cas de besoin. Sous contrôle, nous volons d'abord à 3000 puis 2500 pieds. Vers Saint Yann le plafond s'améliorant nous montons à 4500 et nous atterrissons à 14h30 (locale).

L'avion rangé, les documents remplis, la bière fraîche (non locale) sera la bienvenue.

En résumé : Chacun d'entre nous a piloté environ 1h30 et a été passager 4h30.

Pour 160€ en sus du prix du vol en DR400 nous avons bénéficié de deux visites personnalisées de musées, partagé des repas agréables puis dormi à l'hôtel. Sachant que ce type de vol est toujours plus instructif qu'un vol local d'une heure, nous sommes unanimes : l'expérience est plus que positive.

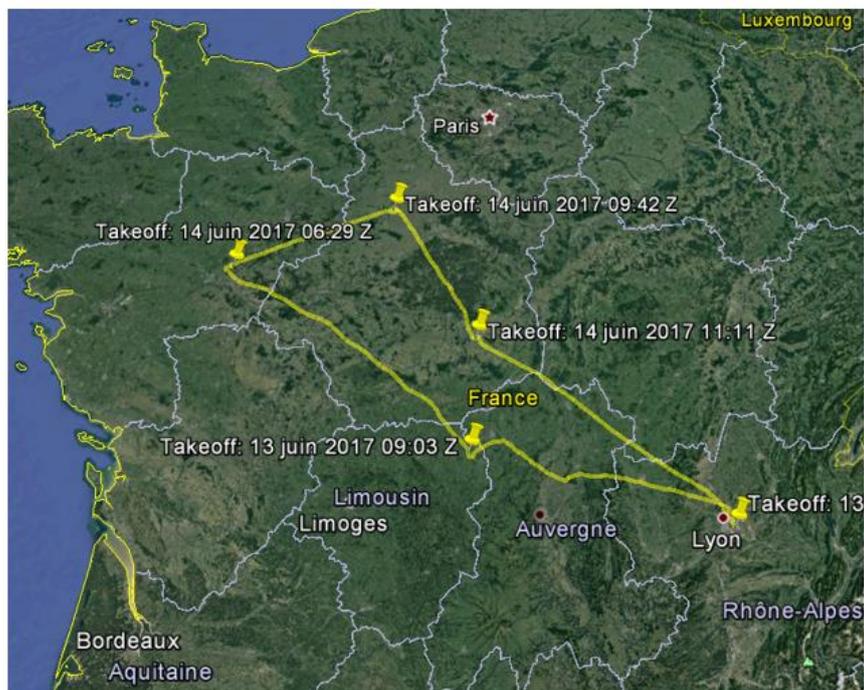
Pour 2018 nous devrions organiser, à la demande de Christian, la visite des « plus lourds que l'air et qui ne voleront jamais » à savoir le musée des blindés de Saumur couplée au musée de l'aéronautique navale à Rochefort. En s'y prenant à l'avance, nous devrions bien pouvoir y poser des avions du club.

Mais n'oublions pas le programme VAC 2017. Ont été réalisés, les volcans d'Auvergne, le Jurassic tour, Mont Dauphin. Sont à venir le rallye-surprise, la Suisse, navigation technique Aix les Milles et vol de nuit.

Que du bonheur !

Le groupe VAC

Les tracés de notre périple (total 566 nm — 6h15 de vol) ¶



Les prochains voyages du groupe VAC :

Le rallye

Navigation vers Aix-les-milles

Le Jura franco-suisse : Les Eplatures

Vol de nuit (à définir)

Juin, Juillet, Septembre

Le 10 septembre (repli le 17 septembre)

Le 24 septembre (repli le 01 octobre)

14 ou 15 octobre